VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Obrony Narodowej**
(nr 98)
z dnia 25 września 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Obrony Narodowej (nr 98)

25 września 2014 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Stefana Niesiołowskiego (PO)**, przewodniczącego Komisji, zapoznała się z:

– informacją Ministra Obrony Narodowej na temat systemu szkolenia pilotów wojskowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Jankowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, gen. **Lech Majewski** dowódca generalny rodzajów sił zbrojnych wraz ze współpracownikami, gen. **Jan Rajchel** rektor – komendant Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie, **Mieczysław Ambrosewicz** główny specjalista w Departamencie Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego Najwyższej Izby Kontroli oraz kmdr **Wiesław Banaszewski** zastępca przewodniczącego Konwentu Dziekanów Korpusu Oficerów Zawodowych Wojska Polskiego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Michał Madaj**, **Kamil Strzępek**, **Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji. Chciałem bardzo serdecznie przywitać pana ministra Macieja Jankowskiego podsekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej, pana generała Lecha Majewskiego dowódcę generalnego rodzajów sił zbrojnych, pana generała Jana Śliwkę inspektora Sił Powietrznych Wojska Polskiego, pana generała Jana Rajchela rektora – komendanta Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie, pana dyrektora i – oczywiście – też generała, bo tego tytułu się nie traci, Andrzeja Wasilewskiego, dyrektora Departamentu Kadr MON. Witam przedstawiciela Konwentu Dziekanów pana komandora Banaszewskiego, przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli oraz – oczywiście – media. Witam serdecznie wszystkie obecne osoby.

Już tradycyjnie, jeżeli nie usłyszę sprzeciwu wobec proponowanego porządku, który państwo otrzymali, uznam, że porządek został przyjęty. Sprzeciwu nie słyszę. Bardzo proszę pana ministra Jankowskiego o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Maciej Jankowski:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pozwolę sobie przedstawić główne założenia systemu szkolenia pilotów wojskowych. Następnie – jeżeli pan przewodniczący pozwoli – pan generał szerzej przedstawi to zagadnienie. Potem – oczywiście – będziemy gotowi do odpowiedzi na pytania.

Proces szkolenia pilotów wojskowych sił zbrojnych Rzeczypospolitej przebiega dwuetapowo. Pierwszy etap jest realizowany w trakcie dwustopniowych pięcioletnich studiów magisterskich w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie oraz w jednostkach lotniczych 4. Skrzydła Lotnictwa Szkolnego. W trakcie studiów pierwszego stopnia szkolenie lotnicze o charakterze selekcyjnym i podstawowym odbywa się w Akademickim Ośrodku Szkolenia Lotniczego. Tam nabywa się doświadczenie lotnicze oraz podstawowe umiejętności i kompetencje do uzyskania odpowiednich licencji pilota samolotu lub śmigłowca, zgodnie z obowiązującymi tutaj przepisami cywilnymi. Natomiast, w trakcie studiów drugiego stopnia w jednostkach lotniczych podległych dowódcy 4. Skrzydła Lotnictwa Szkolnego szkolenie odbywa się już na wojskowych samolotach i śmigłowcach szkolno-treningowych tak, żeby można było osiągnąć trzecią klasę pilota na odpowiednim typie statku powietrznego.

Etap drugi, to szkolenie lotnicze realizowane na docelowym typie wojskowego statku powietrznego już w jednostkach lotniczych podległych dowódcy generalnemu rodzajów sił zbrojnych. To szkolenie jest realizowane zgodnie z długofalowymi planami szkolenia w powietrzu tak, aby można było osiągnąć pierwszą klasę pilota na odpowiednim typie statku powietrznego. Każdy pilot wojskowy, bez względu na typ i rodzaj statku powietrznego, jest zobowiązany do uczestniczenia i ukończenia z wynikiem pozytywnym odpowiednich szkoleń kursowych takich, jak szkolenie z zakresu zarządzania zasobami załogi, kurs medycyny lotniczej, który jest realizowany w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej, kurs słownictwa angielskiego w zakresie lotnictwa oraz dodatkowe kursy, mając doskonalić w bardziej szczegółowych materiach.

Szkolenia teoretyczne pilotów związane z nabywaniem uprawnień na kolejne typy statków powietrznych poprzedzone są odpowiednimi szkoleniami kursowymi w uprawnionym wojskowym lub cywilnym ośrodku szkoleniowym w kraju, bądź za granicą. Po ukończonym szkoleniu w takim ośrodku piloci realizują w swojej jednostce lotniczej przygotowania przed rozpoczęciem szkolenia w powietrzu. Oczywiście, poza szkoleniami kursowymi piloci uczestniczą w przygotowaniu ogólnym w jednostkach. Polega to na stałej aktualizacji wiedzy i utrzymaniu jej na określonym poziomie, zachowaniu umiejętności z wykorzystaniem urządzeń treningowych, utrzymaniu wysokiej kondycji psychofizycznej oraz umiejętności pracy zespołowej tak, że to szkolenie właściwie odbywa się permanentnie.

Szkolenie lotnicze obejmuje obowiązkowe szkolenie symulatorowe oraz szkolenie praktyczne. Zarówno jedno, jak i drugie odbywane jest bądź w kraju, bądź za granicą. W przypadku szkolenia symulatorowego poza granicami Polski odbywają się szkolenia na symulatorach samolotów „Hercules" i „CASA" oraz śmigłowców Mi-8 i Mi-2. Drugie z tych szkoleń odbywa się w Czechach i na Litwie. Natomiast, jeżeli chodzi o szkolenie praktyczne pilotów wojskowych, zarówno podstawowe, jak i doskonalące, to odbywa się ono również zarówno w kraju, jak i za granicą. Za granicą odbywa się w przypadku samolotów „Hercules" i F-16. Do niedawna było tak również w przypadku samolotów „CASA", ale obecnie tylko szkolenie symulatorowe na tym samolocie jest wykonywane w Hiszpanii, natomiast szkolenie praktyczne jest realizowane w Polsce.

Docelowo – o czym warto powiedzieć – od 2018 r. planowane jest wdrożenie do systemu szkolenia samolotu szkolenia zaawansowanego Aermacchi, który wraz ze zmodernizowanym samolotem PZL-130 „Orlik" utworzy nowoczesny system szkolenia lotniczego tak, żeby w kraju mogło odbywać się odpowiednie przygotowanie kandydatów na pilotów samolotów F-16 lub innych samolotów taktycznych tejże generacji. Tak ogólnie, co do zasady, wygląda system szkolenia. Teraz, jeżeli pan przewodniczący by pozwolił, dowódca generalny przedstawiłby to szerzej.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Proszę bardzo. Pan generał Lech Majewski.

Dowódca generalny rodzajów sił zbrojnych gen. Lech Majewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, ja również chciałbym zapoznać państwa z obecnym systemem szkolenia lotniczego. Chciałbym powiedzieć, że obecny system szkolenia jest efektem kilkuletnich kompleksowych działań przeprowadzonych w siłach zbrojnych. Pan minister określił tu zasady funkcjonowania tego systemu. Ja tylko w niektórych momentach chciałbym to uzupełnić i podać więcej szczegółów na ten temat.

I może, tak ze strony lotniczej, zacznę od definicji systemu szkolenia lotniczego. I tak, system szkolenia lotniczego jest całościowym i uporządkowanym układem, zbiorem przepisów prawa w odniesieniu do lotnictwa, przepisów wykonawczych do ustaw i rozporządzeń regulujących proces szkolenia lotniczego, a także zbiorem – powiedziałbym – ciągle modyfikowanych instrukcji, procedur, rozkazów, decyzji, wytycznych, jak i struktur organizacyjnych oraz sposobów postępowania pilotów wojskowych i szkolących ich instruktorów. Tak najkrócej można określić ten system szkolenia lotniczego.

Jednak, w miarę posiadanego doświadczenia, wyszkolenia i umiejętności, a także pozyskiwania nowego uzbrojenia i wyposażenia i budowy nowej infrastruktury, ten

system podlega ciągłej ewaluacji i musi być w odpowiednim momencie dostosowany do nowych potrzeb i uwarunkowań. Dlatego też w celu zagwarantowania jego odpowiedniego rozwoju lotnictwo musi posiadać odpowiednio wyszkolonych, doświadczonych lotników, ale także dowódców, którzy go znają i gwarantują jego prawidłowe funkcjonowanie. Człowiek jest najważniejszym, a zarazem najbardziej zawodnym ogniwem w tym systemie. W przypadku naruszenia tego delikatnego systemu – niestety – bardzo szybko może dojść do bardzo trudnej sytuacji, a nawet do katastrofy. Już na początku chciałbym zaznaczyć, że temat ten jest bardzo obszerny, wielopłaszczyznowy. Jednak, jeżeli państwo pozwolicie, spróbuję poruszyć kilka najbardziej istotnych spraw i w miarę krótko je zaprezentować. Jeżeli później będą pytania, to – oczywiście – szczegółowo na te pytania odpowiem.

Można powiedzieć, że system szkolenia obejmuje swoim zasięgiem – tak, jak na slajdzie – dokumenty normatywne wraz z procedurami, proces oraz system selekcji i doboru, proces szkolenia, w tym kursy i szkolenia specjalistyczne, szkolenia instruktorów, szkolenia metodyczne instruktorów, system dowodzenia wraz ze strukturami organizacyjnymi i novum, które wprowadziliśmy od 2012 r. – później będę szerzej na ten temat mówił – bardzo ważny system jakości, a także system bezpieczeństwa lotów. Na koniec przedstawię wnioski oraz podsumowanie.

Szanowni państwo, chciałbym podkreślić, że w okresie kilku lat dokonano ogromnego przewartościowania i gruntownej zmiany systemu szkolenia lotniczego. Śmiało można w tej chwili powiedzieć, że został opracowany nowy system, gwarantujący optymalizację szkolenia i jego bezpieczną realizację. Zostały opracowane i znowelizowane dokumenty normatywne. Unormowany został zakres odpowiedzialności kompetencyjnej osób funkcyjnych na wszystkich szczeblach dowodzenia, nie tylko we wszystkich jednostkach organizacyjnych lotnictwa Sił Powietrznych, ale także w pozostałych rodzajach sił zbrojnych. W celu optymalizacji procesu szkolenia lotniczego dokonano wielu zmian w dokumentach normujących szkolenie lotnicze w siłach zbrojnych, tworząc dobre warunki planistyczne i organizacyjne do realizacji szkolenia lotniczego oraz zwiększenia poziomu bezpieczeństwa lotów, gwarantujących także realizację zadań operacyjnych.

Te prace zostały zwieńczone znowelizowaniem najważniejszych dokumentów normatywnych. Mam tu na myśli regulamin lotów, instrukcję organizacji lotów, instrukcję ruchu lotniczego sił zbrojnych, instrukcję organizacji lotniczej łączności radiowej oraz m.in. instrukcję wykonywania lotów o statusie „HEAD". Dokumenty te wprowadzono do służbowego wykorzystania w siłach zbrojnych decyzjami Ministra Obrony Narodowej, a następnie wdrożono je rozkazem dowódcy Sił Powietrznych do działalności w poszczególnych rodzajach sił zbrojnych. Ponadto opracowano i wprowadzono do działalności szkoleniowej – wymienię tu tylko kilka najważniejszych dokumentów – zbiór informacji lotniczych, instrukcję organizacji lotów próbnych w lotnictwie sił zbrojnych, instrukcje operacyjne dla poszczególnych baz lotniczych, standardowe procedury operacyjne dotyczące współpracy załogi na poszczególnych typach statków powietrznych. Wdrożono je we wszystkich jednostkach lotniczych eksploatujących wielozałogowe statki powietrzne.

Nowatorskim działaniem realizowanym przez Siły Powietrzne jest unormowanie zasad zarządzania ryzykiem. Związane jest to z wykonywaniem coraz bardziej złożonych zadań w różnorodnym środowisku, co powoduje występowanie sytuacji niosących elementy zagrożeń. Uwarunkowania te wymagały nowego spojrzenia na bezpieczeństwo lotów i cały system jego zabezpieczenia. W tym celu, wychodząc naprzeciw zapewnieniu optymalnej realizacji zadań w powietrzu, została opracowana metodyka zarządzania ryzykiem w lotnictwie sił zbrojnych oraz poradnik „Podstawy zarządzania ryzykiem w lotnictwie". Wraz z metodyką w Siłach Powietrznych wprowadzony został arkusz oceny ryzyka oraz karta szacowania ryzyka. Unormowano procedury planowania, realizacji oraz nadzoru nad przelotami wojskowych statków powietrznych. We wszystkich jednostkach lotniczych dokonano kontroli zgodności z obowiązującymi dokumentami normatywnymi uprawnień i dopuszczeń personelu latającego do wykonywania czynności na poszczególnych typach statków powietrznych.

Szanowni państwo, tu chciałem zaznaczyć, że tak naprawdę proces szkolenia lotniczego rozpoczyna się od odpowiedniej selekcji i doboru kandydatów na pilotów. To jest początek. Ze względu na wysokie wymagania zawód pilota wojskowego jest dostępny tylko dla niewielu. Już na wstępie wielu kandydatów nie przechodzi badań medyczno -psychologicznych oraz sprawnościowych, przeprowadzanych w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej. Kwalifikacje wstępne przechodzi tylko ok. 15% zgłaszających się kandydatów. Wykonywanie zawodu pilota związane jest z dużym obciążeniem fizycznym i psychicznym. Specyfika tego zawodu polega na tym, że pod dużym obciążeniem fizycznym – mam tu na myśli przeciążenia, zmianę ciśnienia i temperatury, hałas – pilot zmuszony jest do dużego wysiłku psychicznego, dużej koncentracji uwagi, funkcjonowania w deficycie czasu, świadomości ciągłego zagrożenia. W tej sytuacji wymogi bezpieczeństwa lotu nakazują, aby ten zawód wykonywali tylko ludzie posiadający dobre zdrowie oraz dużą sprawność fizyczną i psychiczną, dlatego tak ważne są te badania. Dlatego powiedziałem na ten temat kilka zdań. I dlatego do tego celu stworzony jest Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej, który posiada nowoczesne wyposażenie, gwarantujące odpowiednią selekcję pod tym względem kandydatów do wykonywania zawodu pilota wojskowego.

Kolejnym elementem weryfikacji kandydatów do Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych jest ocena ich predyspozycji intelektualnych. Na tym etapie selekcję prowadzi psycholog, który prognozuje, czy kandydat na pilota posiada zdolność uczenia sie oraz skutecznego działania w sytuacjach ekstremalnych. Następnym etapem selekcji jest sprawdzenie wiedzy z zakresu fizyki, matematyki oraz języka angielskiego. Całość procesu naboru kończy rozmowa kwalifikacyjna, w której uwzględnia się dorobek lotniczy kandydata, osiągnięcia w nauce, w sporcie oraz motywy wyboru zawodu pilota wojskowego. Te wszystkie egzaminy, rozmowy i testy są odpowiednio uszczegółowione dokumentami. Jest stosowna skala punktów. I potem jest decyzja. Te wszystkie dane są zapisane w komputerze. Do tego zawsze jest powołana komisja, w której udział biorą m. in. przedstawiciele Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Inspektoratu Sił Powietrznych, dyrektora departamentu i – oczywiście – szkoły. Jest to szerokie gremium.

Szanowni państwo, pan minister wiele powiedział na temat procesu szkolenia. Pokazałem to na slajdach, żeby może łatwiej było to skojarzyć. Można powiedzieć, że w tej chwili mamy 2 systemy szkolenia. Mamy ten dotychczasowy system, który funkcjonuje do 2012 r., kiedy wprowadziliśmy kolejny nowy, ciągły system szkolenia lotniczego. Ten stary, przemienny system będzie funkcjonował do 2012 r., dlatego że ci podchorążowie, którzy byli w tym systemie, muszą go skończyć. I tak, bardzo krótko pokazałem na tym slajdzie proces szkolenia pilotów w lotnictwie bojowym. Widać, że tak w dotychczasowym systemie, jak i w nowym, jest szkolenie selekcyjne – 20 godzin w aeroklubie. Następnie na drugim roku 80 godzin szkolenia na PZL-130 „Orlik". Kolejny, trzeci i czwarty rok, to samolot TS-11. I pilot uzyskuje nalot 250 godzin. Jest przygotowany do wykonywania lotów na samolotach Mig-29 i Su-22 w jednostkach bojowych. Do tej pory to był dobry system, jednak nie zdaje egzaminu, kiedy mówimy o samolotach F-16. Krótko pokazałem to na schemacie. Później dłużej zatrzymam się przy tym temacie, więc na razie to pozostawię.

Ten nowy, ciągły system szkolenia – to te prostokąciki na dole – pokazuje inny sposób myślenia. Obecnie ciągłe szkolenie, kształcenie trwa przez 3,5 roku, przez 7 semestrów. W Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych został otworzony Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego. Ten ośrodek posiada nowoczesne samoloty i śmigłowce, które gwarantują bardzo skuteczny i szybki nalot według procedur ICAO. I tak, już w początkowym etapie piloci uzyskują ok. 105 godzin lotu. Dopiero po tej selekcji przechodzą do wykonywania lotów w 4. Skrzydle Lotnictwa Szkolnego. Następnie, na czwartym roku wykonują tam ok. 60 godzin lotu na samolocie PZL-130 TC1. W prognozach i w planie mamy pozyskanie samolotu PZL „Orlik" TC2. Jest to nowy samolot, który posiada już nowoczesne urządzenia nawigacyjne, typu glass cockpit, co rzeczywiście ułatwi nam proces szkolenia lotniczego. Kiedy od 2018 r. otrzymamy samolot AJT M- 346, znacznie przyspieszy to proces szkolenia, umożliwi uzyskanie większego nalotu i lepsze wyszkolenie pilotów. Po piątym roku, po promocji, piloci automatycznie będą mogli wykonywać

loty samolotem F-16 w Polsce, już bez wysyłania ich do Stanów Zjednoczonych. Krótko na ten temat.

Za chwilę przekażę jeszcze informację o systemie szkolenia na samolotach F-16 w Stanach Zjednoczonych. Jest bardzo kosztowny, jak widać. W sumie szkolenie jednego pilota kosztuje blisko 3270 tys. dolarów. Kiedy mówimy o pełnym wyszkoleniu na samolocie F-16, to ono faktycznie rozpoczyna się od podstaw w Stanach Zjednoczonych specjalistycznym szkoleniem językowym, które trwa przez okres od kilku tygodni, nawet do pół roku. Obecnie poziom wyszkolenia językowego, specjalistycznego szkolenia językowego młodych oficerów jest wyższy, dlatego ten okres jest krótszy. Następy etap to samolot T6 Texan. Latają nim ok. 26 godzin i płynnie przechodzą na T38. Jest to samolot odrzutowy, którym latają 60 godzin. Ja państwo widzą, są to już dosyć wysokie koszty. Te 60 godzin na samolocie T38 to cena ok. 334 tys. dolarów. Kolejny etap doskonalący pilotów to szkolenie zaawansowane na samolocie T38 – ok. 30 godzin. Ale jednak koszt, to ok. 180 tys. dolarów. Następnie wykonujemy basic course, takie podstawowe szkolenie na samolocie F-16 z nalotem ok. 90 godzin. Ale cena tego szkolenia to już ponad 2600 tys. dolarów. Obecnie to szkolenie w Stanach Zjednoczonych ukończyło 70 pilotów w latach 2004-2014. W latach 2010- 201429 niepełne szkolenie na samolotach T6 i T wykonało 38 pilotów. Następne szkolenia odbywamy w kraju, w Polsce. Obecnie wśród kandydatów do szkolenia na pilotów samolotów F-16 w Stanach Zjednoczonych mamy 18 pilotów. Z tego 8 pilotów prowadzi szkolenie językowe, 6 pilotów wykonuje loty na samolocie T38 i 4 pilotów wykonuje loty na samolocie F-16.

Kolejny slajd pokazuje przebieg szkolenia w lotnictwie transportowym. Na górze pokazano dotychczasowe szkolenie, to przemienne. Na dole pokazano szkolenie w sposób ciągły. Widać tu różnicę, gdyż dochodzi Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych. Nalot ok. 180 godzin. Następnie od drugiego do piątego roku piloci wykonują nalot ok. 150 godzin samolotem M-28. Ten nowy system szkolenia daje w sumie ok. 350 godzin nalotu. Kolejny etap to już promocja i szkolenie w jednostkach lotnictwa transportowego. Dotychczasowy, przemienny system, uniemożliwiał tak intensywne szkolenie. Piloci wykonywali w sumie ok. 170-190 godzin. Jest to rzeczywiście znaczna różnica. Kolejny slajd pokazuje szkolenie w lotnictwie śmigłowcowym. Widać, że dotychczasowy system dawał pilotom możliwość latania przez ok. 180 godzin. Nowy system pozwala osiągnąć pilotowi lotnictwa śmigłowcowego ok. 230 godzin nalotu.

Szanowni państwo, oprócz zagwarantowania dokumentów do szkolenia i odpowiedniego systemu doboru tych dokumentów i ich udoskonalania, w celu zapewnienia odpowiednich warunków bezpieczeństwa szkolenia oraz jego optymalizacji, opracowano dodatkowo wiele kursów i szkoleń, jakich ukończenie pozwala uzyskać odpowiedni dodatkowy zasób wiedzy teoretycznej i praktycznej, która następnie jest systematycznie odnawiana i uzupełniania. Jest wiele takich kursów. Podam tylko kilka najważniejszych przykładów. I tak, kurs podstawowy z zakresu zarządzania zasobami załogi wraz z elementami współpracy w załodze oraz zarządzania ryzykiem. Następnie kurs medycyny lotniczej w zakresie szkolenia. W ten zakres wchodzi wirówka z symulatorem oraz sprawdzenie reakcji organizmu pilota na nagłą dekompresję, jak również cykl zajęć teoretycznych. Jest także szkolenie z frazeologii lotniczej w języku angielskim, który jest językiem obowiązującym w lotnictwie. Kurs – szkolenie w lotach według przepisów cywilnych, w lotach bez widoczności ziemi zgodnie z cywilnymi przepisami ICAO. Szkolenie wysokościowo-ratownicze i szkolenie wysokościowo-ratownicze z samoratowaniem w wodzie. Kurs odzyskiwania pilotów z rejonów izolowanych. Tutaj są 3 poziomy – A, B i C. Poziom A jest obowiązkowy dla każdego pilota. Poziom B – dla pilotów jednostek operacyjnych. Poziom C – dla pilotów w składzie komponentów, np. sił odpowiedzi NATO. Kurs instruktorski dla kandydatów na pilotów-instruktorów trwający 15 dni szkoleniowych na bazie Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. I kurs instruktorsko-metodyczny dla pilotów-instruktorów trwający 5 dni szkoleniowych również w Dęblinie, prowadzony w celu przypomnienia i utrwalenia wcześniej nabytej wiedzy, cyklicznie co 5 lat.

Bardzo ważne jest szkolenie instruktorskie. Dlatego krótko, kilka zdań na temat szkolenia pilotów-instruktorów. Chcę państwu przedstawić dwa przykłady. Na tych przykładać będą państwo mogli zauważyć, jak to szkolenie pilotów-instruktorów zmieniało się, jakie było w starym systemie szkolenia, a jakie funkcjonuje w nowym. I tak, do końca 2011 r. szkolenie instruktorskie realizowane było poprzez skierowanie kandydata na kurs instruktorski w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych, po czym realizowano wymagany nalot według uprawnień i programów odpowiednich szkoleń. Następnie odbywał się egzamin praktyczny podczas lotu, po którym dowódca jednostki wojskowej nadawał uprawnienia instruktora poprzez wpisanie do rozkazu dziennego oraz do osobistego dziennika pilota specjalnych uprawnień. Jak państwo widzicie, był to dosyć krótki kurs. Nie wymagał wielkiego zaangażowania i umiejętności. Biorąc pod uwagę to, jak ważne jest szkolenie instruktorskie, od 2012 r. opracowano nowe zasady doboru, szkolenia i nadawania uprawnień instruktora. W tym dokumencie ujednolicono i uszczegółowiono zasady doboru kandydatów do szkolenia instruktorskiego, proces szkolenia teoretycznego przygotowującego pilota wojskowego do pełnienia funkcji pilota-instruktora, proces szkolenia praktycznego przygotowującego pilota wojskowego do pełnienia funkcji pilota-instruktora oraz zasady nadawania uprawnień do wykonywania lotów instruktorskich.

W celu prawidłowego wyselekcjonowania kandydata na instruktora wprowadzono również konieczność przeprowadzenia jednorazowych badań psychologicznych. Są to bardzo ważne badania w Wojskowych Instytucie Medycyny Lotniczej, które powinny określić predyspozycje do wykonywania funkcji pilota-instruktora. Dopiero po pozytywnych wynikach badań psychologicznych kandydat na pilota-instruktora zostaje skierowany na odpowiedni kurs instruktorski – oczywiście – na bazie wyspecjalizowanego ośrodka, jakim jest Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych. Tan kurs trwa 15 dni szkoleniowych. Jest długi, ale potrzebny. Ukończenie tego kursu potwierdzone jest uzyskaniem odpowiedniego certyfikatu, świadectwa ukończenia kursu. Dopiero następnym krokiem jest rozpoczęcie szkolenia praktycznego w powietrzu kandydata na instruktora. Ten etap kończy się lotem egzaminacyjnym w celu nadania uprawnień. Pierwsze uprawnienie instruktorskie na wniosek jednostki lotniczej nadaje dowódca generalny rodzajów sił zbrojnych.

Proszę zauważyć, jak diametralna jest tutaj różnica, jak duży nacisk kładziemy na odpowiednią selekcję i przygotowanie odpowiednich ludzi na odpowiednie stanowisko, na odpowiednie miejsce tych, którzy mają odpowiednie predyspozycje. Praktyczne szkolenie instruktorskie w powietrzu z personelem latającym rozpoczynamy dopiero po uzyskaniu wszystkich uprawnień, jednak – co również zaznaczyliśmy – nie później niż po 6 miesiącach od ich otrzymaniu. Można powiedzieć, że po szkoleniach teoretycznych. Bardzo ważne jest to, że każdy pilot-instruktor musi utrwalać swoją wiedzę poprzez uczestnictwo co 5 lat w kursach instruktorsko-metodycznych. Jest kolejny ważny warunek, który wprowadziliśmy. Określiliśmy minimalną liczbę godzin nalotu na samolotach, przy której możemy rozpocząć szkolenie instruktorskie. Do tej pory tego nie było. Według widzimisię każdego dowódcy można było szkolić pilotów-instruktorów. W tej chwili, tylko przykładowo, na samolotach TS-11, czy PZL-130 i śmigłowcach minimalny nalot dla pilota, który może rozpocząć to szkolenie, to jest 350 godzin. Na przykład w lotnictwie transportowym na samolot M-28 to jest już 500 godzin, a na samolot „CASA" 1000 godzin. W lotnictwie bojowym jest podobny system. Z tym, że tutaj dodatkowo dochodzą jeszcze uprawnienia do dowodzenia w powietrzu ugrupowaniem co najmniej 4 samolotów.

W celu zagwarantowania bezpiecznego szkolenia ważny jest również system dowodzenia, zapewniający ciągłość realizacji zadań oraz system nadzoru nad szkoleniem i jakością wykonywanych zadań. Dostosowanie struktur dowodzenia i kierowania poprzez połączenie dowództw rodzajów sił zbrojnych w jedno dowództwo, stworzyło warunki do wprowadzenia systemowego podejścia do zarządzania podległymi jednostkami poprzez prawidłowy system zapewnienia kontroli nad szkoleniem lotniczym. Pozwala to utrzymywać na wysokim poziomie bezpieczeństwo, jak również terminowość realizacji zadań. Ten połączony system dowodzenia daje możliwość planowania wspólnych działań różnych

rodzajów wojsk, co ma pozytywny wpływ na jakość szkolenia i przygotowania do zadań, zgodnie z wyzwaniami nowoczesnego, współczesnego pola walki.

Warte podkreślenia jest zapewnienie dostępu do pełnej informacji meteorologicznej. Tutaj, po lewej stronie podałem te komórki. Myślę o Szefostwie Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych, które prowadzi stałą ocenę poprawności i sprawności prognoz meteorologicznych. Wszelkie błędy są na bieżąco omawiane z poszczególnymi lotniskowymi biurami meteorologicznymi. W celu usprawnienia działania służby meteorologicznej zakończono rozbudowę sieci meteo – ruch lotniczy, systemu komputerowo-informatycznego, który włączył do sieci komórki służby meteorologicznej Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej. Na slajdzie – na dole, po lewej stronie – pokazałem również Szefostwo Ruchu Lotniczego, które koordynuje podział i wykorzystanie przestrzeni powietrznej na szczeblu taktycznym i operacyjnym. Bardzo ważną komórką jest Centrum Operacji Powietrznych. Centrum Operacji Powietrznych – dowództwo komponentu powietrznego – koordynuje każdego dnia całość wykonywania lotów szkolnych przez wszystkie jednostki biorące udział w szkoleniu, aż do pojedynczego samolotu włącznie. Chciałem zaznaczyć, że działanie tych wszystkich komórek musi być zsynchronizowane oraz zabezpieczone we wszelkie procedury oraz system szkolenia i przygotowania. Dopiero wtedy ta ich współpraca, odpowiednie procedury i przygotowanie daje pożądany efekt.

Całkowitym novum w naszym lotnictwie jest system zapewnienia jakości. Ten system został opracowany w 2012 r. Został wdrożony decyzją Ministra Obrony Narodowej. Powiem na ten temat kilka zdań więcej, dlatego że jest to novum i rzeczywiście bardzo ważny element w całym systemie bezpieczeństwa. Celem tego systemu jest zapewnienie zgodności prowadzonej przez jednostkę lotniczą działalności lotniczej z wymaganiami przepisów, norm, instrukcji, zasad i procedur oraz z każdym innym wymaganiem lub standardem obowiązującym w resorcie obrony narodowej, a także inicjowanie odpowiednich działań korygujących i profilaktycznych. Zadaniem systemu jest dostarczenie niezależnych informacji o bieżącej i prognozowanej liczbie realizowanych zadań oraz wspomaganie procesów decyzyjnych, w celu zapewnienia wymaganej jakości ich wykonywania. Umożliwia on ciągłe monitorowanie i doskonalenie działalności lotniczej w zakresie prowadzenia operacji lotniczych zgodnie z dokumentami normatywnymi, w tym organizacji lotów, przygotowania do lotów, realizacji zadań w powietrzu, szkolenia i utrzymywania kwalifikacji oraz uprawnień nabytych przez personel latający i zabezpieczający, w tym szkolenia i utrzymywania kwalifikacji personelu latającego, szkolenia i utrzymywania kwalifikacji również przez personel techniczny, zarządzania zasobami służby inżynieryjno-lotniczej, szkolenia i utrzymanie kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego, zarządzanie bezpieczeństwem lotów. Ponadto do objęcia systemem zapewnienia jakości planuje się obszary związane z infrastrukturą lotniskową oraz działalnością służb zabezpieczenia lotniska.

Chciałem również podkreślić, że ten system jest niezależny od dowódcy Sił Powietrznych – w poprzedniej organizacji – ale również od dowódcy generalnego rodzajów sił zbrojnych. Podlega on pod Ministerstwo Obrony Narodowej. Jest to zespól składający się z niezwykle doświadczonych oficerów. Korzysta z cywilnych przepisów ICAO, obowiązujących w cywilnych liniach lotniczych. W tym celu wprowadzany jest też odpowiedni system informatyczny, który wspomaga przygotowanie tych danych i ich analizę. Ci oficerowie mają przygotowane odpowiednie programy, według których kontrolują jednostkę. Tu opis jest zerojedynkowy i jest przekazywany na koniec kontroli. Jednostka może wykonywać loty lub nie może. Powinna być zawieszona w wykonywaniu obowiązków lub może kontynuować szkolenie lotnicze. Nie powinno dojść do takich sytuacji, jakie były kiedyś. Kiedy kontrolowaliśmy jednostkę mówiliśmy, że ona jest przygotowana do wykonywania lotów. Niestety, okazało się, że to nie jest prawda. Ten system nie był do końca sprawny, efektywny, obiektywny i sprawiedliwy. W tej chwili ten system jakości powinien nam zabezpieczyć prawdziwą informację o sytuacji w jednostkach.

Szanowni państwo, w tej chwili chciałem trochę powiedzieć o szkoleniu w 2014 r. Chciałem również podkreślić, że w lotnictwie sił zbrojnych jest to kolejny dobry rok, również pod względem bezpieczeństwa wykonywania lotów. Główny wysiłek podczas szkolenia skupiony jest na wprowadzeniu w życie kolejnych nowych rozwiązań o cha-

rakterze systemowym oraz zagwarantowaniu dotychczas osiągniętego poziomu bezpieczeństwa realizowanych zadań, lotów oraz jakości ich wykonywania. Wprowadzone w bieżącym roku działania profilaktyczne w zakresie bezpieczeństwa lotów oraz pełne zaangażowanie personelu lotniczego w bezpieczną realizację zadań lotniczych wpływają na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotów. Mając na względzie zmiany dokonane w siłach zbrojnych, które bezpośrednio oddziaływają na poziom bezpieczeństwa realizowanych działań lotniczych można jednoznacznie stwierdzić, że dostosowanie struktur kierowania i dowodzenia poprzez połączenie dowództw rodzajów sił zbrojnych w jedno dowództwo generalne stworzyło warunki do wprowadzenia korzystnych zmian w zakresie systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem lotów. Potem, w czasie mojego wystąpienia będzie też widać, czym skutkowały te zmiany.

Wprowadzone zmiany organizacyjne zwiększyły m.in. możliwości szybkiej reakcji na zaistniałe sygnały świadczące o zagrożeniach w szkoleniu, czy związanych z eksploatacją techniki lotniczej. Rozproszona dotychczas odpowiedzialność w poszczególnych obszarach skupiona została w jednym dowództwie, którego interdyscyplinarność zapewnia zachowanie norm i standardów zwiększających skuteczność podejmowanych działań oraz poziom ich bezpieczeństwa. Dokonana konsolidacja funkcji nadzorczych nad bezpieczeństwem lotów sprawiła, że w bieżącej działalności podległych struktur lotniczych stosuje się ujednolicone standardy uwzględniające specyfikę lotnictwa bojowego, transportowego i szkolnego. Dokonano przeglądu pozytywnych i negatywnych zjawisk w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem lotów. W Oddziale Bezpieczeństwa Lotów Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych realizowane są przedsięwzięcia, za które odpowiedzialne były dotychczas różne komórki w strukturach Sił Powietrznych, Wojsk Lądowych, czy Marynarki Wojennej. Ciągłemu monitorowaniu podlegają wszystkie statki powietrzne, całość personelu latającego i stosowane w lotnictwie procedury, co wymaga zaangażowania całego personelu służby bezpieczeństwa lotów, a także dowódców i kadry kierowniczej, przy pełnym współudziale personelu lotniczego, zgodnie z zakresem odpowiedzialności.

Dzięki dokonanym zmianom znacznemu uproszczeniu uległ tryb wprowadzania zaleceń wynikających z wniosków po zaistniałych zdarzeniach lotniczych, jak i proces nadzoru nad realizacją przedsięwzięć profilaktycznych, co bezpośrednio przyczynia się, czy przekłada się na poprawę stanu bezpieczeństwa lotów. Pozwoliłem sobie przedstawić tabelkę pokazującą, jak wyglądał stan bezpieczeństwa lotów od 1981 r. Możecie to państwo tutaj zobaczyć. Rzeczywiście, nie był najlepszy. Jednak widać, że w miarę upływu czasu ten stan bezpieczeństwa lotów był coraz lepszy. Bardzo dobry był 2002 r., 2003 r. i 2004 r., a nawet 2005 r., 2006 r. i 2007 r. Tylko sporadycznie zdarzały się zdarzenia lotnicze. Krytyczne były lata 2008, 2009 i 2010. To wtedy zdarzyły się katastrofy, które uderzyły bardzo silnie w nasze lotnictwo sił zbrojnych i pokazały wiele niedomagań w jego funkcjonowaniu. Jak mówiłem wcześniej, podjęte zdecydowane działania pokazały nam, że od 2011 r., w 2012 r., 2013 r. i w dochodzącym do końca 2014 r. katastrof i poważnych zdarzeń lotniczych nie było. Jeżeli państwo popatrzycie na te tabelki, a szczególnie na tę dolną, gdzie jest to pokazane razem, jest to ewenement w historii naszego lotnictwa.

Pozwoliłem sobie przeanalizować kilka przyczyn pokazujących, dlaczego było tyle tych katastrof. Takie podstawowe, to ogólne tolerowanie przez dowódców chuligaństwa w powietrzu, niezdyscyplinowanie, obniżenie lotu poniżej bezpiecznej wysokości, rywalizacja wśród pilotów polegająca np. na tym, kto wykona lot koszący niżej – było wiele takich zdarzeń – samowolna zmiana zadania, niezgodne z programami wykonanie zadania, szkolenia, czy ćwiczenia, nagminne lekceważenie warunków bezpieczeństwa, wykonywanie prywatnych pokazów lotniczych, priorytet wykonania zadań szkoleniowych za wszelką cenę, brak analizy warunków atmosferycznych, wykonywanie zadań w trudnych warunkach atmosferycznych i przy często występujących niebezpiecznych zjawiskach pogodowych – burze, oblodzenia, mgły – przez personel latający nieposiadający odpowiednich uprawnień i poziomu wyszkolenia do wykonywania tych zadań.

Były też takie przyczyny, jak utrata orientacji przestrzennej, nagminnie występujące przypadki prób lądowania poniżej minimalnych warunków atmosferycznych występu-

jących na lotniskach, a ponadto przykładowo lansowana kiedyś – już dawno, chociaż niektórzy pamiętają – teoria ratowania bezcennego sprzętu lotniczego premiowana m. in. wysokimi nagrodami, niechęć do opuszczania niesprawnych statków powietrznych – problemy techniczne, uszkodzony silnik, układ hydrauliczny itp. – kiedy instrukcja mówi, że pilot powinien natychmiast opuścić statek powietrzny. Jest 10 takich przypadków, np. kiedy nie ma możliwości wykonania lądowania i warunki są poniżej minimalnych, pilot nie powinien lądować, ale opuścić statek powietrzny. Kolejne przyczyny, to brak precyzyjnych systemów nawigacyjnych, utrata orientacji geograficznej przez pilota, słabo wyszkolony personel nawigatorski, który często gubił samolot i nie potrafił pomóc pilotowi w odzyskaniu orientacji geograficznej, wypracowanie paliwa i niemożliwość lądowania – wiadomo, co dalej – zmarginalizowanie służby bezpieczeństwa lotów. Kiedyś w jednostce lotniczej był tylko jeden inspektor. Wiadomo, że musiał chodzić na urlopy, czy bywał chory, miał różne wyjazdy, kursy i szkolenia. Często bywało tak, że jednostka pozostawała bez inspektora bezpieczeństwa lotów.

Obecnie jest stworzony taki system, że nie ma takich sytuacji. Jest kilku inspektorów. Jest to pilot i technik systemu obiektywnej kontroli lotu. Włączony jest system bezpieczeństwa lotów. A oprócz tego, o czym mówiłem, dodatkowo jest system zapewniania jakości. Jest to oficer, który podlega bezpośrednio dowódcy jednostki. Odpowiada on – jak mówiłem wcześniej – za sprawdzenie odpowiedniego funkcjonowania jednostki i tego, czy rzeczywiście odpowiednie dokumenty, przepisy, regulacje, ustalenia i sposób przygotowania są przestrzegane. Wybierany jest do tego najlepszy oficer w jednostce, posiadający najlepsze wyszkolenie i uprawnienia, który rzeczywiście – to jest warunek – musi znać system funkcjonowania jednostki, czyli musi być z kierowniczego personelu danej jednostki.

Szanowni państwo, chciałem powiedzieć, że w wyniku podjęcia zdecydowanych działań od 2011 r. sukcesywnie wzrasta również sprawność statków powietrznych. Ma to również niebagatelny wpływ na zabezpieczenie skutecznego wykonywania lotów i szkolenia personelu latającego. Na slajdzie pokazano, że już np. w 2011 r. zaplanowany nalot szkoleniowy wzrósł o 25%. Jest to ogromny wysiłek personelu technicznego w celu zapewnienia odpowiedniej liczby statków powietrznych. Wiadomo, że jest to resurs, dodatkowe prace i dodatkowe godziny pracy na sprzęcie. W tym celu podjęto działania w Dowództwie Sił Powietrznych w zakresie zwiększenia wymagań w stosunku do podmiotów gospodarczych realizujących zadania usługowe na technice lotniczej eksploatowanej w siłach zbrojnych, monitorowania przez Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych i podpisania wieloletnich umów serwisowych. Do tej pory wykonywaliśmy takie umowy jednoroczne. Wiadomo, jak te umowy podpisujemy. Niekiedy były one podpisywane w kwietniu lub maju. Do kwietnia był taki okres farsy, żeby wykorzystać potencjał. Kiedy już mieliśmy odpowiednie środki finansowe i podpisane umowy, te statki gromadziły się w zbyt dużej liczbie. Z kolei przekazywaliśmy je do prac serwisowych. Tym samym możliwość intensywnego szkolenia była bardzo ograniczona.

Istotne były również bardzo poważne zmiany struktury organizacyjnej podległych jednostek w celu zwiększenia efektywności pracy i efektywniejszego wykorzystania statków powietrznych. Jest to osobny, szeroki, duży program. Diametralnie zmieniliśmy strukturę organizacyjną baz lotniczych, która zapewnia maksymalne, efektywne, bardziej optymalne wykorzystanie statków powietrznych i możliwości szkoleniowych. W styczniu br., po połączeniu jednostek lotniczych, współczynnik sprawności – co widać tutaj na schemacie – zmniejszył się. W tej chwili szybko się zwiększa. Sprawność statków powietrznych jest znacznie większa. Było to spowodowane dużym wskaźnikiem niesprawności statków powietrznych Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej. Podjęto kolejne działania w celu poprawy sprawności statków powietrznych w jednostkach sił zbrojnych. Podjęto działania w celu ujednolicenia struktur organizacyjnych, unifikacji sprzętu, skierowania statków powietrznych do prac w celu odtworzenia resursów międzyremontowych, zweryfikowania dostępnych niezbędnych technicznych środków materiałowych, poprawy współpracy z przemysłem. Te działania podjęte przez Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych i Inspektorat Sił Powietrznych pozwoliły w krótkim czasie zwiększyć wskaźnik wykorzystania sprzętu technicznego.

Kolejny schemat pokazuje, jaki jakościowy skok wykonało nasze lotnictwo. Przykładowo, zrealizowany nalot przez statystyczny jeden statek powietrzny w 2013 r. wynosi ok. 156 godzin. Można powiedzieć, że jest prawie trzykrotnie wyższy od nalotu wykonywanego przez statek powietrzny w 1996 r., który wynosił tylko 56 godzin. Systematycznie spada liczba statków powietrznych, maleje liczba baz lotniczych, a efekt szkoleniowy sukcesywnie wzrasta. Jest to możliwe dzięki tym podjętym działaniom. W 2013 r. pomimo dużego wstrzymania finansowania techniki lotniczej – pamiętam, że były takie trudne dla naszej gospodarki miesiące lipiec i sierpień – szkolenie lotnicze było ustawicznie realizowane, a uzyskany nalot został zagwarantowany w 100%. Dzięki temu potem mogliśmy przyspieszyć to szkolenie.

Kolejny slajd pokazuje realizację nalotu ogólnego w jednostkach bezpośrednio podległych w latach 2010-2014. Jak widzimy, np. w 2010 r. kształtował się on na poziomie 36 tys. godzin, w 2011 r. – 44 tys. godzin, w 2012 r. – 42 tys. godzin, a w 2013 r. – 43 tys. godzin. W tym roku planujemy nalot 65 tys. godzin. Do dnia dzisiejszego wykonano prawie 78% planowanego nalotu. Nalot powinien być zrealizowany – mamy jeszcze 3 miesiące – w 100%. Kolejny slajd pokazuje średni nalot uzyskany przez jednego pilota w Siłach Powietrznych w latach 2010-2013. Od 2010 r. nalot systematycznie wzrasta. Można powiedzieć, że średnio każdego roku – w latach 2011, 2012 i 2013 – wynosi on ok. 140 godzin. Jest to duży wysiłek. Ten nalot gwarantuje również bezpieczne wykonywanie postawionych zadań. Proszę o następny slajd.

Na tym slajdzie pokazałem, gdzie wykonują loty polscy piloci. Brali oni udział w wielu prestiżowych ćwiczeniach na terenie Europy, ale również np. w Stanach Zjednoczonych. Najlepszym przykładem jest udział w ćwiczeniach „Red flag" na Alasce, w Stanach Zjednoczonych w 2012 r. Na zaproszenie Sił Powietrznych Stanów Zjednoczonych polscy piloci wykonywali szkolenie w bardzo trudnych, zbliżonych do realnych warunkach. Ten wysoki poziom wyszkolenia osiągnęli w ciągu 5 lat od uzyskania samolotów F-16. Proszę o następny slajd.

Współpraca szkoleniowa z siłami zbrojnymi innych państw. Pokazałem, jakie ćwiczenia i gdzie wykonujemy. W ostatnim okresie za granicą wykonaliśmy prawie 2 tys. godzin lotu. Były to bardzo ważne, prestiżowe ćwiczenia w Holandii, Norwegii, Niemczech, Estonii i w innych państwach, w których braliśmy udział. Chciałem podkreślić, że były one wykonywane bezpiecznie. Nasi piloci stanowią bardzo dobrych partnerów do wykonywania zadań z innymi naszymi sojusznikami. Co ważne, chciałem to podkreślić, nie jesteśmy tylko biernymi obserwatorami w tych ćwiczeniach, ale aktywnymi uczestnikami, planistami, organizatorami i wykonawcami. Umożliwiają to opracowane procedury, które są interoperacyjne z procedurami NATO. Kolejny slajd.

Kilka zdań chciałem powiedzieć na temat samolotu Advanced Jet Trainer. Jest to bardzo ważny samolot. Wraz z pozyskaniem go na uzbrojenie będzie służył do zaawansowanego szkolenia pilotów, do przeszkolenia ich następnie na samolot bojowy. Ten system – jak wstępnie pokazywałem – zostanie znacznie zmodyfikowany, ulepszony, zoptymalizowany i bardziej efektywny. Chciałem podkreślić, że będzie to całkowicie nowa filozofia szkolenia, dostosowująca polski system szkolenia lotniczego do najwyższych standardów światowych. Na przykład podstawą systemu szkolenia teoretycznego będzie sieciowy system komputerowy, zapewniający modyfikowany zakres narzędzi nauczania ukierunkowanych na pogłębienie wiedzy pilotów. Zapewnia on wprowadzanie tematów nauczania poprzez komputerowy system wspomagania szkolenia. Pogłębia i sprawdza wiedzę kursantów poprzez lekcje w komputerowym systemie szkolenia teoretycznego prowadzone w indywidualnym tempie. Zapewnia wstępne rozwijanie umiejętności i szkolenie w procedurach zwyczajnych i nadzwyczajnych poprzez odwzorowanie interfejsu człowiek – maszyna, czy samolot, szkolenie na symulatorze komputerowym.

Ten system szkolenia teoretycznego wykorzystuje wspólne treści, dane, interfejsy, w celu umożliwienia wielokrotnego wykorzystania opracowanych części składowych programu i materiałów. Jest zintegrowany z systemem zarządzania nauczaniem i systemem zarządzania treścią nauczania umożliwiającymi prowadzenie lekcji i odnotowywanie postępów kursantów. Obejmuje komputerowy system wspomagania szkolenia, komputerowy system szkolenia teoretycznego, szkolenie na symulatorze komputerowym, system

zarządzania nauczaniem obejmujący zbiór treści nauczania, system oceny kursantów, system kontroli sali wykładowej, system zarządzania treścią nauczania i multimedialną salę wykładową. Umożliwia on połączenie szkolenia indywidualnego we własnym tempie z zajęciami grupowymi, łącząc korzyści indywidualnych sposobów uczenia się i tempa przyswajania wiedzy, etosu nauki zespołowej i płynących z niej doświadczeń. Jest to rzeczywiście system przygotowany na najwyższym poziomie światowym, który w dalszym ciągu bardzo szybko zmienia nasz sposób szkolenia, przygotowania, jak mówiłem na początku.

Ewaluuje on z kolei nasze procedury. Będzie bardziej efektywny i – oczywiście – znacznie, znacznie tańszy. Piloci wykonujący loty na samolocie F-16 będą mogli wykonywać loty treningowe samolotem AJT, gdzie jest wielokrotnie niższa cena wykonywania tych lotów. Czyli ten system i nowy samolot pozwolą nam przyspieszyć i zoptymalizować tempo szkolenia pilotów. Chciałem zaznaczyć, że wprowadzenie nowej generacji samolotu bojowego F-16 początkowo nie spowodowało reorganizacji systemu szkolenia lotniczego. Tak naprawdę, dopiero po katastrofie smoleńskiej podjęto zdecydowane działania naprawcze, zdecydowanie zmieniające ten system. Nie mówiłem tego, ale wprowadzenie nowego systemu szkolenia spowodowało także potrzebę modernizacji infrastruktury. Dlatego też w ostatnich latach dokonano gruntownej modernizacji lotnisk. Przede wszystkim takie lotniska, jak Łask, Poznań, Powidz, czy Dęblin, dostosowane są do najwyższych standardów NATO.

Dodatkowo rozpoczęto budowę centrum symulatorowe, gdzie będą symulatory M-346, SW-4 i M-28. Prowadzone są również prace nad modernizacją samolotu PZL „Orlik” do wersji glass cockpit, na którym będzie prowadzone szkolenie podchorążych przed rozpoczęciem wykonywania lotów na samolocie M-346. Umożliwi to dokonanie selekcji na właściwym etapie szkolenia praktycznego w powietrzu. W dniu 6 października ten samolot zostanie pokazany w Dęblinie w praktyce, w powietrzu, podczas rozpoczęcia roku szkoleniowego. Należy pamiętać, iż w skład takiego systemu wchodzić będą nie tylko samoloty, ale również symulatory lotów, oprogramowanie szkoleniowe, urządzenia do przygotowania i kontroli misji i briefingu, do briefingu. Wszystko będzie rejestrowane. Będzie miało odpowiednie miejsce w komputerze i będzie pozwalało również znacznie zwiększyć system bezpieczeństwa wykonywania lotów. Zakup tego systemu szkolenia zaawansowanego, zakup samolotów M-346, wyposażonych w kompatybilny z F-16 system nawigacyjno-taktyczny, umożliwi płynne, bezproblemowe przeszkolenie pilota na docelowy samolot F-16 tu, w kraju, w Polsce, za całkiem inne środki finansowe.

Szanowni państwo, reasumując i przepraszając za moje długie wystąpienie chciałbym tylko jeszcze podkreślić, że obecnie stworzono w Polsce nowoczesny system szkolenia polskich pilotów, posiadający dobre założenia programowe i szkoleniowe, odpowiedni system dowodzenia oraz nowoczesną infrastrukturę. Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych jest bardzo ważnym elementem w tym systemie. Posiada odpowiedni dobór kandydatów, nowoczesny i adekwatny do potrzeb i współczesnych uwarunkowań program szkolenia, jak również kompetentną i doświadczoną kadrę naukowo-dydaktyczną oraz dowódczą. To wszystko daje dobrą możliwość ciągłego rozwoju systemu szkolenia polskich pilotów. Pozyskanie samolotu AJT, modernizacja samolotów „Orlik” do wersji glass cockpit, jak również posiadany już potencjał i struktury organizacyjne, dają mocne podstawy do budowy międzynarodowego ośrodka szkolenia lotniczego, o którym myślimy już od wielu, wielu lat. A obecnie stworzyliśmy odpowiednie warunki i podstawy do realizacji tego zadania. Panie przewodniczący, serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dziękuję bardzo panu generałowi. Otwieram dyskusję. W tym momencie zapisała się już pani przewodnicząca Zakrzewska, pan przewodniczący Wziątek, pan poseł Dorn, pan poseł Budnik. Widzę także panią posłankę Sławiak i pana posła Włodkowskiego, ale listy nie zamykam. Lista jest otwarta. Proszę bardzo, pani przewodnicząca Zakrzewska.

Poseł Jadwiga Zakrzewska (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałam podkreślić fakt, że dzięki ministrowi obrony narodowej i dowództwu został wprowadzony nowy model szkolenia lotniczego. Opraco-

wano nowe procedury i chwała wam za to panowie, bo wyciągnęliśmy wszyscy wnioski ze zdarzeń lotniczych z lat poprzednich. W okresie międzywojennym zbudowano spójny model praktycznego szkolenia lotniczego. Zapewniał on gruntowne wyszkolenie wojskowe – profesjonalne wyszkolenie i wychowanie obywatela. Stawiano też na sprawność sportową. W czasie naszej wizyty w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych widzieliśmy, ta szkoła nawiązuje do tradycji przedwojennych i również zwraca uwagę na te aspekty. Chciałam również podziękować kadrze tej uczelni za podjęcie tego tematu, bo naprawdę wysoko oceniamy tę uczelnię.

Cieszy również fakt, że Ministerstwo Obrony Narodowej ma w planie pozyskanie samolotu szkolnego „Orlik" w wersji glass cockpit, który jest produkowany wspólnie z Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych w Warszawie, przy wykorzystaniu polskiej myśli technicznej. W PZL Okęcie, pracuje również bardzo wielu pracowników Polaków, ok. 800 ludzi. To bardzo dobrze, że panowie wzięli pod uwagę to, że należy wykorzystać polską myśl techniczną i pracowników, którzy tam pracują. Oczywiście, jest ta współpraca z Hiszpanami. Jak państwo pamiętacie, Hiszpanie sprzedawali nam samoloty „CASA", które sprawdziły się. Są to naprawdę dobre samoloty. I warto podjąć ryzyko – chociaż nie wiem, czy można to nazwać ryzykiem – zakupu tego samolotu. Cieszy też fakt, że ten samolot będzie pokazywany w Dęblinie na inauguracji roku akademickiego. Będzie pokazywany w powietrzu. Mam nadzieję, wszystko skończy się bardzo dobrze.

Chciałabym poruszyć taką sprawę szkolenia pilotów, bo najlepszy kandydat na pilota to jest ktoś, komu bez obaw można powierzyć samolot lub śmigłowiec. Wybór musi być staranny. Trzeba dobierać ludzi, którzy nie zawiodą w ekstremalnej sytuacji. Mózg pilota wojskowego jest inny niż mózg pilota cywilnego. W czasie studiów okazuje się, że nie wszyscy mają te predyspozycje. Chciałabym zapytać pana ministra, pana generała Rajchela, ile osób odpada w czasie studiów, bo nie każdy nadaje się na pilota wojskowego? I chciałabym zapytać, czy ktoś z naszych studentów studiuje w Colorado Springs? Na razie dziękuję.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej. Pan przewodniczący Wziątek.

Poseł Stanisław Wziątek (SLD):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panowie generałowie, szanowni państwo, po informacji przedstawionej przez dowódcę generalnego uznaję, że jest to przemyślany system i można go uznać za komplementarny. Uwzględnia wiele aspektów, które wzajemnie uzupełniają cykl szkolenia tak, aby ono było pełne, sprawne i skuteczne. Polscy piloci rzeczywiście osiągają duże sukcesy i są niezwykle cenieni na świecie.

Natomiast moje pytanie chciałbym skierować przede wszystkim do pana ministra, ale także do pana generała Majewskiego w bardzo konkretnym kontekście tych trudnych chwil, które polskie lotnictwo przeżywało, a więc tragedii, które się zdarzyły. Te tragedie – mówię tutaj o samolotach „Bryza" i „CASA" i wreszcie o 10 kwietnia – to jest sytuacja, z której należało wyciągnąć wnioski. Jak wiemy, przygotowano specjalny raport w formie „białej księgi", czy też „czarnej księgi" różnego rodzaju słabości. Jeszcze w poprzedniej kadencji Sejmu mieliśmy okazję zapoznawać się z zaleceniami, które były wyraźnie wyspecyfikowane w tym materiale. Główne pytanie dotyczy tego, czy te wszystkie zalecenia zostały wdrożone? Czy istnieją jeszcze jakieś obszary, które wymagają wzmocnienia systemu szkolenia? Drugie pytanie odnosi się do sprawności samolotów F-16, ponieważ narosły wokół tego legendy. Czasami dziennikarze podsycają – moim zdaniem – niekoniecznie dobrą atmosferę wokół sprawności wszystkich samolotów. Gdyby pan generał zechciał jednoznacznie stwierdzić, czy wszystkie posiadane przez nas samoloty F-16 są sprawne, czy mają kompletne wyposażenie i czy wszystkie mogą realizować zadania? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Pan poseł Dorn.

Poseł Ludwik Dorn (niez.):

Dziękuję bardzo. Mam następujące pytania. Po pierwsze, widać, że po tej serii tragicznych katastrof wyciągnięto wnioski. Natomiast pan generał powiedział, że nie było katastrof i poważnych zdarzeń. Pytanie. Ile było zdarzeń o mniejszym stopniu powagi? Bo czasami jest tylko kwestią losową, chociaż nie wyłącznie losową, bo jest to też kwestia reakcji załogi samolotu na coś, co wydaje się mało, bądź średnio groźne i takie jest, jeżeli zareaguje się właściwie. Natomiast, jeśli nie zareaguje się właściwie, to dalszy ciąg może być tragiczny. Więc, ile było czegoś, co określa się jako zdarzenia lotnicze, bez kwalifikacji?

Po drugie, to nie jest wyłącznie kwestia bezpieczeństwa lotów, ale pracując w tej podkomisji, której powstanie w zeszłej kadencji zainicjowałem, odnieśliśmy takie wrażenie, że generalnie w dużym stopniu panowało bezhołowie, o czym pan generał mówił. Różne rzeczy tolerowano. Pion bezpieczeństwa lotów był słaby. Piloci mówili nam, że jednym z elementów nie tyle bezhołowia, ale – jak można powiedzieć – elementem o charakterze troszeczkę systemowym był niewłaściwy dobór kadry instruktorskiej. To znaczy, instruktorami nie zawsze zostawali ci, którzy powinni nimi zostać, a często procedur nie przestrzegali – to wtedy nawet nie jest ich wina – nie sami szkoleni, ale instruktorzy szkolący. To z tych trzech przypadków. Czy kwestia właściwego doboru kadry instruktorskiej została podjęta i rozwiązana?

Następne pytanie dotyczy tego, co też ujawniły nasze ówczesne prace, czyli pojawienia się luki pokoleniowej między pilotami doświadczonymi, a niedoświadczonymi. Po części– ale w poważnej części – wynikała ona, zwłaszcza jeżeli chodzi o pilotów śmigłowców lotnictwa sił lądowych i pilotów samolotów transportowych, z bardzo dużego zaangażowania w Afganistanie. To znaczy, doświadczeni latali i byli przeciążeni. W związku z tym instruktorami często zostawali niedoświadczeni. Nasze zaangażowanie jest mniejsze. Wygasa. Ale nie zawsze lukę pokoleniową i lukę w doświadczeniu likwiduje się łatwo. Mam pytanie o rozmiary tej luki. I dwa ostatnie pytania, dotyczące tego nowego systemu. Nie chciałbym, żeby pan generał wygłaszał długi aneks do swojego referatu. Natomiast mam taką jedną uwagę. Był tam trochę za duży stopień ogólności. Zostały wymienione tytułem przykładów liczby dokumentów, instrukcji, zaleceń i decyzji, ze stwierdzeniem, że to było po to, żeby powstał system, który będzie lepszy i jest lepszy. Nie proszę o odpowiedź polegającą na wymienieniu iluś szczegółów, ale o wskazanie, jakie były węzłowe problemy, które rozwiązano. Tytułem przykładu choćby jeden, czy dwa problemy i jak je rozwiązano?

I pytanie istotne. A co nie jest znakomicie? Bo nigdy nie jest tak, że wszystko jest znakomicie. Jeżeli powstał nowy system, jeżeli już działa i jest właściwie monitorowany, to muszą być w nim wykrywane jakieś niedomogi i luki, chyba że dowództwo popadło w stan samozadowolenia. Pytanie o to, jakie? I kwestia zupełnie ostatnia. Ja nie kwestionuję w żaden sposób decyzji o zakupie AJT M-346. To bardzo dobrze. Tylko to jest tak, że z różnych powodów, także tych, które zdarzają się po stronie amerykańskiej – bo oni przygotowują się do potężnego programu szkoleniowego, jeżeli chodzi o przesiadanie się z F-16 na F-35 – ale także z powodów finansowych, bo to jest drogie, musimy kończyć szkolenie w Stanach Zjednoczonych. Powstaje tutaj jednak swego rodzaju luka czasowa pomiędzy zakończeniem szkolenia w Stanach Zjednoczonych, a wejściem w życie szkolenia na M-346. Jak problem tej luki będzie rozwiązany? Zapewne zostanie rozwiązany niedoskonale, ale o to nie można mieć pretensji. Prawda? Jednak mamy te parę lat, kiedy będzie luka. Co z tym zrobimy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dziękuję bardzo. Zgodnie z pewną tradycją, po trzech pytaniach są odpowiedzi. Prosiłbym o w miarę możliwości zwięzłe odpowiedzi. Odpowiedzi nie muszą być dłuższe niż pytania. Czy odpowiadać będzie pan generał Majewski? Tak? Proszę bardzo, panie generale.

Dowódca generalny RSZ gen. Lech Majewski:

Jeżeli chodzi o odpowiedź na pytanie pani przewodniczącej, ilu naszych polskich studentów, pilotów, kandydatów studiuje w Kolorado, to obecnie nie ma tam żadnego. Do tej pory wyszkoliliśmy trzech. W latach 2010, 2011, 2012 i 2013 każdego roku był wyszko-

lony nowy podchorąży. Wbrew pozorom, nie jest to dla nas optymalne rozwiązanie, gdyż ci podchorążowie nie uzyskują tam tytułu magistra. Muszą certyfikować dyplom. Muszą kończyć program dla polskiego oficera, żeby wiedzieć, jak w Polsce wygląda oficer i studia i od początku rozpocząć szkolenie lotnicze. Czyli cykl jego szkolenia wydłuża się. Żeby to zrekompensować, po krótkim szkoleniu oficerskim w Dęblinie, po kilku miesiącach, tych wszystkich oficerów wysłaliśmy do Stanów Zjednoczonych na szkolenie od początku na samolotach T6, T38, a następnie F-16. Jednak ma to też swoje duże plusy. Uzyskujemy oficera, który zna procedury amerykańskie, który przedstawia sobą bardzo dużą wartość osobistą, dlatego że tam proces szkolenia podchorążego jest bardzo intensywny. Jest to oficer naprawdę bardzo dobrze wyszkolony i odpowiedzialny. Na pewno w przyszłości będzie on wykonywał swoje zadania.

Idziemy w tej chwili w tym kierunku, żeby zwiększyć liczbę kursów, na wspólne szkolenia i te wszystkie ćwiczenia. W tej chwili jesteśmy już na takim poziomie wyszkolenia, że te kilka lat wspólnego szkolenia dało nam możliwość wykonywania najtrudniejszych zadań. Te procedury są kompatybilne. Amerykanie są bardzo zadowoleni z tego szkolenia i częstotliwość szkoleń nie maleje, ale rośnie. One są też związane z sytuacją na Ukrainie. Są bardzo pozytywne efekty. Najwyżsi dowódcy amerykańscy byli w Polsce począwszy od 2011 r. W latach 2011-2013 wizytowali nasze jednostki i każdy z nich również to podkreślał.

Poseł Jadwiga Zakrzewska (PO):

Ilu kandydatów odpada?

Dowódca generalny RSZ gen. Lech Majewski:

Zaznaczyłem, że do Dęblina jest odpowiednia selekcja. Bardzo mało kandydatów rezygnuje. Jeżeli ktoś rezygnuje, to mamy kandydatów cywilnych, również w Dęblinie i przyjmujemy ich na miejsce tych, którzy zrezygnowali lub tych, którzy zostali spisani z latania. Powiedziałbym, że w tej chwili jest kolejka na studia. Jeżeli ktoś zrezygnuje, jest dwóch, trzech, kilku chętnych. Wybieramy najlepszych na miejsce tych, którzy się nie sprawdzili.

Pokazywałem te tabelki i słupki, które wskazywały, że każdego roku zwiększa się sprawność statków powietrznych, ale ich liczba jest mniejsza, a wykonywany jest większy nalot i jest coraz więcej pilotów. Każdego roku, szczególnie w ostatnich promocjach w latach 2011, 2012, 2013 i 2014 promujemy średnio ok. 60 pilotów. Zdecydowanie zmniejszył się odsetek pilotów odchodzących do rezerwy. Na przykład w tym roku odeszło tylko 13 pilotów, o ile dobrze pamiętam. W ubiegłym roku odeszło 26 pilotów. Kiedyś odchodziło 60-70 pilotów. Pięćdziesięciu paru, to była taka średnia. I nie są to młodzi piloci. Nie powiedziałbym tego. Zresztą piloci nie mogą być starzy.

Może teraz w nawiązaniu do pytania pana posła Dorna o lukę pokoleniową, to ja bym też do końca z tym się nie zgodził. To jest taki nośny temat. Z lotnictwa zawsze odchodzili ci, którzy byli zmęczenie tą służbą. W większości ci, którzy rezygnowali sami. Taki niedobry okres był w latach 2001-2003, kiedy zmniejszaliśmy liczbę etatów latających z tego powodu, że było coraz mniej samolotów. Musieliśmy zwalniać pilotów. Właśnie wtedy zwalnialiśmy pilotów, którzy mieli ukończone 50 lat. Ale to byli nieliczni piloci. Niewielu takich jest. Średnio pilot w normalnych warunkach na samolocie odrzutowym naddźwiękowym, wytrzymuje – jego stan zdrowia, jego kondycja i stan psychofizyczny – ok. 12, a maksymalnie 15 lat. Na palcach jednej ręki można policzyć przypadki, kiedy pilot może dłużej wykonywać loty. Po prostu jest tyle czynników – mówiłem o tym w czasie mojego wystąpienia – że kiedy pilot uzyskuje uprawnienia, bardzo często zmienia zawód. Mając takie wykształcenie i możliwości, uzyskuje też bardzo dobrą pracę w cywilu. Tak jest na całym świecie, a nie tylko w Polsce. Powiedziałbym, że w tej chwili u nas sytuacja jest najlepsza.

Bardzo duże problemy z pilotami ma Szwajcaria, Austria, Szwecja, Anglia czy Niemcy. U nas w tej chwili ten proces jest odwrotny. Naprawdę. Może to jest powodem tego, że jest odpowiedni system szkolenia. Odpowiednia infrastruktura i warunki socjalno-bytowe pilotów dają im też satysfakcję z wykonywanych działań. W tej chwili nasi piloci są naprawdę partnerami pilotów na całym świecie i wykonują bardzo trudne, odpowie-

dzialne zadania. Nie mówiłem o tym, bo nie było czasu. Obecnie wykonujemy bardzo wiele lotów w czasie pokazów lotniczych. Wbrew pozorom, jest to bardzo trudny element. Nasi piloci są w większości stolic państw europejskich. Dlatego też, kiedy organizowaliśmy pokazy lotnicze w 2013 r., mieliśmy do dyspozycji 212 statków powietrznych z 22 państw. Pokazy trwały od godz. 9:00 do godz. 19:00 non stop. Samoloty startowały co minutę. Były to pokazy wyjątkowe, a chciałbym zaznaczyć, że też bezpieczne. Nie wiem, czy ktoś z państwa był i to widział, czy oglądał. Warto było pójść. Organizujemy podobne pokazy w 2014 r. Przygotowania zostały rozpoczęte.

Pan przewodniczący Wziątek zapytał o wykonywanie zaleceń po raporcie. To była dla nas bardzo trudny okres. Raport rzeczywiście uwidocznił wiele zaleceń i wiele luk w naszym systemie szkolenia. Musieliśmy się uczyć od początku. Musieliśmy poznawać procedury, gdyż środowisko cywilne wyprzedziło o kilka lat system szkolenia w wojsku. Musieliśmy przystosować te dokumenty, ale też wzmocnić wojskowy system szkolenia. Robiliśmy to systematycznie. Został opracowany odpowiedni plan, harmonogram. Był bardzo duży nadzór ze strony Ministerstwa Obrony Narodowej. Osobiście minister obrony narodowej, minister Mroczek i szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, pracowaliśmy nad tym dzień i noc. Naprawdę, był to ogromny wysiłek. I chciałem zameldować, że te zalecenia zostały wykonane lub są w dalszym ciągu systematycznie realizowane.

I tu taka moja uwaga, żeby tylko tego nie zgubić w przyszłości. Dlatego, że ten system szkolenia jest bardzo restrykcyjny, wymagający. Niektórzy chcieliby, żeby jednak liczba dokumentów, szkoleń i kursów była znacznie mniejsza, żeby odpowiedzialność pilotów, dowódców i całego systemu była mniejsza. W tej chwili dokładnie opisaliśmy we wszystkich dokumentach kto za co odpowiada. Jeżeli ktoś popełni błąd, odpowiada. Jeżeli pilot specjalnie popełni błąd, nie będzie nadal wykonywał lotów. Nawet najlepszy, jeżeli to zaplanuje i wykona. I podjąłem właśnie takie działania. Jeżeli pilot samolotu Su-22 zmienił sposób wykonania zadania, przekroczył warunki bezpieczeństwa, zniżył się poniżej minimalnej wysokości, czy poleciał tam, gdzie nie potrzeba, chociaż był bardzo dobrym pilotem, chociaż wielu kolegów go chwaliło i prosiło, żeby pozostał, to on więcej lotów nie wykonuje. Czyli przepisy są naprawdę bardzo restrykcyjne. Takie są wymagania z mojej strony, ale także ze strony moich dowódców, czy inspektora. Przecież ja te działania zatwierdzam. I tego kierunku nie zmieniam.

To m.in. te duże wymagania powodują, że piloci czują respekt, przygotowują się według opracowanych procedur, starają się i wykonują działania bezpiecznie. Odpukać, ale tak rzeczywiście jest. Jak mówiłem, w lotnictwie od ponad 4 lat latamy dużo, bardzo dużo. Wykonujemy bardzo trudne zadania z prawdziwymi partnerami. I latamy bezpiecznie. Oczywiście, były też naruszenia, np. kolejne zbliżenie samolotów F-16 i Su-22. Nie chcę mówić o szczegółach, ale natychmiast wyciągnęliśmy stosowne wnioski profilaktyczne. Przy każdym, nawet najmniejszym naruszeniu warunków bezpieczeństwa, wyciągamy stosowne wnioski. Nie robimy nic na siłę. Stosujemy systematycznie działania profilaktyczne. Czyli nie płaczemy po fakcie i myślimy, co się stało, ale przed faktem analizujemy to, co mamy zrobić, żeby latać bezpiecznie.

Dlatego te wszystkie przepisy wprowadzają wysokie wymogania. Zostały opracowane w bardzo krótkim czasie. Pan przewodniczący zapytał m.in., co jest takiego charakterystycznego. Powiedziałbym, że wszystko. Struktura organizacyjna jednostek została zmieniona od podstaw. Jest zmiana systemu funkcjonowania służby. Nie ma tego, że kurs przeszkolenia personelu latającego lub technicznego może odbywać się w jednostce. Często tak było. Wiadomo, jak to się robi. Kursy są organizowane w wyspecjalizowanym ośrodku szkolenia, jakim jest Centrum Szkolenia Inżynieryjno-Lotniczego w Dęblinie i Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych. Na bazie tego wprowadziliśmy szkolenie symulatorowe, które jest obowiązkowe. Jeżeli nie mamy symulatorów w Polsce, wykonujemy je za granicą. Kosztuje to dużo, ale przynosi pożądane efekty.

Szkolenie instruktorskie. Mówiłem bardzo dużo na ten temat. Nie ma takich przypadków, że uczył Marcin Marcina, że pilot zostanie instruktorem przez przypadek, bo chciał być instruktorem. Obecnie jest ogromna selekcja, poprzez bardzo dokładne badania psychologiczne, poprzez odpowiednie kursy i wymagania, które są stawiane na tych kursach, jak również poprzez szkolenie metodyczno-instruktorskie, które sprawdza, czy

ten pilot, który już jest instruktorem, ma odpowiednią wiedzę i czy jego stan jest odpowiedni do wykonywania lotów instruktorskich. Nastąpiła zmiana systemu dowodzenia. Nie ma takiej sytuacji, że dyżurny dowódcy obrony powietrznej w Centrum Obrony Powietrznej nie odpowiada za to, co się dzieje w powietrzu. On za to odpowiada. Nie siedzi i czeka, co się zdarzy, ale monitoruje i odpowiada za sytuację w powietrzu. Czyli pilot wie, że sam nie wykonuje zadania, że jest przez cały czas monitorowany i sprawdzany, że są ośrodki dowodzenia i naprowadzania, nawigatorzy, że jest wspólne przygotowanie.

Instrukcja przygotowania do lotu mówi, że pilot musi spełnić wiele różnych warunków, żeby móc przygotować lot. Nie będę teraz o nich mówił. I musi być sprawdzony. Pilot nie może bez sprawdzenia przez przełożonego, kiedy jego lot nie jest zatwierdzony, kiedy nie jest postawione zadanie przez jego przełożonego, przez dowódcę, wykonać postawionego zadania. Każdy lot musi być omówiony. Jest omówienie bieżące, po locie, omówienie po analizie środków obiektywnej kontroli lotu. To jest obowiązek. Został wprowadzony nowy system instrukcji obiektywnej kontroli lotu. Czyli każdy dokument jest nowy. A wiele jest wykonanych od początku. Szkolenie CRM – szkolenie zarządzania i współdziałania załogi. Tego nie było. Obecnie to robimy. Odpowiednie współdziałanie w załodze pilotów – pierwszego pilota, dowódcy załogi, drugiego, technika pokładowego. Na to wszystko są procedury.

Powstały instrukcje operacyjne, których nie było. Instrukcja operacyjna mówi, jak funkcjonuje dana jednostka, jak funkcjonuje cały system szkolenia w tej jednostce, bo każda jednostka ma też swoją specyfikę. I to wszystko jest tu zagwarantowane. Jest bardzo ważny system jakości. System jakości jest niezależny od dowódcy Sił Powietrznych, czy od dowódcy generalnego i ma odpowiednie standardy i procedury sprawdzenia. Jak mówiłem, ta ocena zerojedynkowa. Spełnia – nie spełnia. Jeżeli jednostka nie spełnia odpowiedniego procenta kryteriów, to jest zawieszana w wykonywaniu lotów.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dziękuję. Prosiłbym jednak o lakoniczność, zwłaszcza odpowiedzi. Także pytań, ale przede wszystkim odpowiedzi, bo część osób rezygnuje z zadania pytań, gdyż musi wychodzić. Pani posłanka Sławiak.

Poseł Bożena Sławiak (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, panie generale, panowie generałowie, właściwie już trochę uzyskałam odpowiedź na moje pytanie. Chciałam zapytać o migracje pilotów. Czy są te migracje do lotnictwa cywilnego, bo kiedyś był to chyba problem różnicy w wynagradzaniu pilotów? Czy ten problem występuje, czy już go nie ma? To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie. Bardzo dużym kosztem kształcimy pilotów. Była tu mowa, że jest to od 2 do 3 mln dolarów. Czy w związku z tym jest jakaś gwarancja, jakieś zabezpieczenie w umowie o pracę z pilotem? Pilot przez jakiś czas w zamian za to drogie szkolenie powinien zostać i pracować w wojsku, a nie gdzieś uciec. Czy są takie zabezpieczenia? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Włodkowski.

Poseł Zbigniew Włodkowski (PSL):

Szanowni państwo, wczoraj media niemieckie podały informację, która zbulwersowała środowisko niemieckie. Dzisiaj możemy nawet na Onecie przeczytać artykuł o tym, że Bundeswehra boryka się z poważnymi problemami ze sprzętem wojskowym. Czytamy tu: „Najwyższy rangą oficer niemiecki główny inspektor sił zbrojnych generał Volker Winkler poinformował wczoraj posłów z Komisji Obrony o niepokojącej sytuacji w armii niemieckiej". Czytamy tutaj m.in.: „Z 31 śmigłowców Tiger, będących teoretycznie w dyspozycji wojska, sprawnych jest tylko 10 maszyn. Z 33 helikopterów NH 90 tylko osiem nadaje się do użytku". W obecnej chwili liczyć można jedynie na 42 ze 109 myśliwców wielozadaniowych Eurofighter oraz na 38 z 89 maszyn Tornado.

W związku z tym, że my kupujemy sprzęt, np. „Leopardy" z Niemiec, czy samoloty ze Stanów Zjednoczonych, które mają już swoje lata, a „Migi-29" też już są dość leciwe,

rozumiem, że szkolenie pilotów pan generał przedstawił w bardzo optymistyczny sposób. Natomiast chciałabym pana generała i pana ministra spytać o to, jaki jest stan techniczny sprzętu latającego – helikopterów, samolotów transportowych i samolotów myśliwskich, czy wielozadaniowych? Ile z nich jest w tej chwili sprawnych? Czy części zamienne są w wystarczającej ilości? Jak wygląda ta sytuacja? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Proszę państwa, są jeszcze zgłoszone dwie osoby – pani posłanka Butryn i pan poseł Seliga. Jeżeli nie byłoby już w tej chwili innych pytań, to żeby powoli kończyć, pozwoliłbym sobie na zamknięcie listy mówców. Zamykam listę. Pani posłanka Renata Butryn. Proszę bardzo.

Poseł Renata Butryn (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie generale, rozmawialiśmy swego czasu na temat obniżenia kosztów szkolenia pilotów. I chciałabym zapytać, jakiego sprzętu potrzebuje pan w armii, żeby obniżyć koszt szkolenia pilotów, przede wszystkim na samolotach F-16, żeby to szkolenie odbywało się w kraju? Czy częściowo zostało to już zrealizowane? Co mamy jeszcze do zrobienia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dziękuję. Ostatnie pytanie, pan poseł Seliga.

Poseł Dariusz Seliga (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ja tylko koledze z PSL powiem w sprawie tych F-16, że one są całkiem nowe. To ja tylko tyle. I – tak mówiąc szczerze – cieszę się, że Bundeswehra też ma problemy, poważniejsze od nas. A mówiąc poważnie, chciałbym zapytać, czy i jak to wygląda, jeśli chodzi np. o pana prezydenta, jako zwierzchnika sił zbrojnych? Czy mamy takich pilotów i czym latamy w rejon działań wojennych, jeśli pan prezydent jedzie z jakąś wizytą? Czy to są jakieś tzw. loty kombinowane, czy loty bezpośrednie? O to chciałem zapytać.

Chciałem dopytać, bo pewnie nie do końca dobrze zrozumiałem pana generała. Przy tym szkoleniu, jeśli chodzi o to, że dzisiaj te reguły są tak bardzo przestrzegane, że jeżeli pilot poleci poniżej wyznaczonego pułapu, będzie odsuwany od lotów. Pewnie taki przypadek się nie zdarzył, bo byśmy tak nie rozmawiali. Ale czy to jest możliwe, że ktoś, w kogo państwo włoży 3 mln dolarów, w wyszkolenie, przeleci poniżej pułapu i pójdzie siedzieć na ławkę? Czy pójdzie w tzw. odstawkę? Chciałbym dopytać, jak to wygląda? Jak to wygląda z perspektywy Ministerstwa Obrony Narodowej? Czy tych osób, w szkolenie których włożono te 3 mln dolarów, też to dotyczy? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Bardzo dziękuję. Kto odpowiada, panie ministrze? Pan generał Majewski, tak? Proszę bardzo, pan generał Majewski.

Dowódca generalny RSZ gen. Lech Majewski:

Panie przewodniczący, odnośnie do migracji pilotów do linii cywilnych, w poprzednich latach mieliśmy bardzo wiele takich problemów. Były to lata do 2006 r., do 2007 r., a nawet powiedziałbym, że do 2008 r., ale od 2009 r., od 2010 r. do tej pory nie mamy tych problemów. Tak, jak mówiłem, pozwala to nam optymalnie szkolić pilotów i wykorzystać doświadczenie pilotów, którzy osiągnęli odpowiedni wiek, mają doświadczenie, są instruktorami. Piloci latają dopóty, dopóki pozwala im zdrowie, dopóki mają takie możliwości i konkretne stanowisko do wykonywania tego zawodu. Tak więc jest to dla nas wyjątkowo dobra sytuacja. Sądzę, że tak będzie nadal. Jak mówiłem, w tym roku odeszło tylko 13 pilotów. Naprawdę, kiedy przychodzi 60 nowych, wyszkolonych pilotów, to pokazuje jak dobra jest ta sytuacja, kiedy myślimy, żeby już być ubezpieczonym na przyszłość.

Rzeczywiście, szkolenie pilotów kosztuje bardzo dużo. Dlatego chcemy stworzyć takie przepisy, żeby ograniczyć odchodzenie pilotów, szczególnie tych najlepiej wyszkolonych. Wysyłamy pilotów na kursy za granicą, np. na kurs Tactical Leadership Programme w Hiszpanii, w Sewilli, który trwa ok. miesiąca. Jest tam prowadzone intensywne szko-

lenie w dużych ugrupowaniach lotniczych na bardzo wysokim poziomie. Pilot, który tam się udaje, podpisuje umowę, że np. przez 2 lata nie pójdzie do rezerwy. Chciałem powiedzieć, że piloci bardzo niechętnie to podpisują, jednak jest taki wymóg. Podobnie jest, jeżeli wysyłamy na kursy do Stanów Zjednoczonych. Tu też jest taki warunek. Jednak chciałem zaznaczyć, że jeżeli pilot naprawdę będzie chciał odejść do rezerwy – może piloci tego nie słyszą – to ze względu na stan zdrowia, ze względu na psychikę może odmówić wykonywania lotów. Wtedy komisja lekarska spisze go z wykonywania lotów. Tak więc pilot ma dużo takich możliwości, żeby z tego szkolenia zrezygnować.

Jeżeli chodzi o problemy sprzętowe sił zbrojnych naszych sąsiadów, to one rzeczywiście są duże. Trafnie pan to powiedział. My je również znamy. Znowu możemy się cieszyć, gdyż u nas sytuacja jest odwrotna. Mam tabelkę, która zawiera dane odnośnie do sprawności statków powietrznych. Przykładowo F-16 ma sprawność 75%, Mig-29 – 65%, Mig-29UB – 75%, Su-22 – 81%, TS-11 – 66%, PZL „Orlik" – 82%, C-295 – 67%. Jednak w każdej chwili ta sprawność może być większa. Ona jest np. na poziomie 67%, dlatego że na tych samolotach trwają prace modernizacyjne. Po tych przeglądach strukturalnych prowadzone są kolejne prace, aby doposażyć te nowe 5 samolotów, które kupiliśmy. Tak wieć faktycznie sprawność samolotów C-295 jest też na poziomie ok. 75-80%. M-28 – ok. 65%. Samolot C-130 to wiekowy samolot, ale sprawności tego samolotu to 80%. Pamiętam czasy, kiedy mieliśmy sprawny jeden, czy dwa takie samoloty i mieliśmy ogromne kłopoty.

To nie wzięło się z niczego. Wtedy musiałem m.in. podjąć decyzję, czy samolot powinien być obsługiwany zgodnie z procedurami amerykańskimi, czy mamy te wszystkie instrukcje tłumaczyć na język polski, a to są – powiedziałbym – setki tysięcy stron. Kosztowałoby to dziesiątki milionów złotych. Zmienilibyśmy ten system, a potem nawet szkolenie w Stanach Zjednoczonych byłoby kłopotliwe. Jednak zostaliśmy przy systemie amerykańskim. Obecnie mamy ogromną satysfakcję, że piloci mogą rzeczywiście wykonywać loty ze swoimi kolegami w Powidzu. Ci mają nowsze wersje samolotów, ale też wykonują loty mieszane w różnych ugrupowaniach. Poziom wyszkolenia jest naprawdę coraz wyższy. Lądowanie na lotnisku trawiastym, starty, desantowanie, zrzuty ładunków desantowych. Piloci samolotów „Hercules" naprawdę robią bardzo dobrą robotę, mówiąc językiem lotniczym.

Podobna jest sprawność śmigłowców, np. sprawność W-3 to 59%. To jest ogromny sukces, dlatego że do tej pory sprawność śmigłowców W-3 była na poziomie ok. 25-30%. Jest to związane z serwisowaniem tych śmigłowców przez zakład w Świdniku. Pan poseł Dorn już poszedł, ale m.in. te problemy, to serwisowanie śmigłowców W-3 w Świdniku. Mamy duże kłopoty. Mamy na to pieniądze, środki. Jednak zakład nie do końca wywiązuje się ze swoich obowiązków, chociaż w ostatnim okresie widać zdecydowaną poprawę. Podobnie jest z Mi-2. Bardzo słaba jest sprawność śmigłowców amerykańskich na naszych fregatach, ale to jest rzeczywiście związane z ich wiekiem i możliwością serwisowania.

Dlatego tu jesteśmy w dobrej sytuacji. Naszym marzeniem, czy dążeniem – bo podjęliśmy zdecydowane działania – jest to, żeby sprawność tych statków wynosiła 70%. Jest to niezwykle trudne i kosztowne. Jesteśmy blisko. Mamy 65-58%. Czasami mamy 70%, ale tak jest tylko czasami. Ale rzeczywiście w tym kierunku dążymy. Jeżeli chodzi o obniżenie kosztów szkolenia pilotów, bardzo ważne jest pozyskanie samolotu M-346 i tego całego systemu. Mamy piękną infrastrukturę w Dęblinie. Zapraszam państwa, żeby to zobaczyć. Jest to naprawdę najnowocześniejsza infrastruktura w Europie. Moim dążeniem jest, żeby tam naprawdę stworzyć międzynarodowy ośrodek szkolenia lotniczego. Mamy takie możliwości i będziemy dążyli do tego, żeby w krótkim czasie tak było. Mówiąc w krótkim czasie myślę o latach 2019-2020. To jest taki optymalny czas, jeżeli chodzi o M-346. Mamy ich 8, ale mamy możliwość dokupienia kolejnych 4. Dęblińska Szkoła ma też odpowiedni poziom możliwości do stworzenia ośrodka międzynarodowego. Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego ma naprawdę bardzo dobrych pilotów, międzynarodowe procedury ICAO, pilotów certyfikowanych według zasad cywilnych i najnowsze, najbardziej nowoczesne samoloty i śmigłowce, kupione w ostatnich 3-4 latach. To właśnie zorganizował komendant Szkoły.

Jeżeli chodzi o wykonywanie lotów samolotami wojskowymi przez pana prezydenta, to doprowadziliśmy do tego, że pan prezydent może wykonywać loty najnowszymi śmigłowcami W-3, które kupiliśmy – są certyfikowane – jak również samolotami C-295. Mamy odpowiednie procedury i instrukcje. Jeżeli jest taka potrzeba, te samoloty posiadają też system obrony i mogą wykonywać loty w rejon konfliktu.

I ostatnie pytanie. Czy jest możliwe, że pilot naruszy warunki bezpieczeństwa? Tak jest. I tak jest na całym świecie. Stąd są te przypadki. Dlatego ten system jest tak skonstruowany, żeby do tego nie dopuścić. Niestety, człowiek jest tylko człowiekiem i może taki błąd popełnić. Nawet najlepszy system nie gwarantuje w 100% bezpieczeństwa. Dlatego nasza praca jest tak intensywna, żeby to zagwarantować. Niestety, w 100% nie można tego zagwarantować. Takie przypadki były, jak mówiłem. Kończyły się one szczęśliwie, dlatego że była odpowiednia reakcja systemu, instruktorów.

O sprawności sprzętu niemieckiego już mówiłem. Ciekawe jest właśnie to, że współpraca z siłami powietrznymi Niemiec nie jest na takim poziomie, na jakim powinna być. Kilka razy rozmawiałem z dowódcą niemieckich sił powietrznych na ten temat, dlaczego nie możemy wspólnie wykonywać lotów operacyjnych, taktycznych i szkolić się. Niestety, sprawność ich samolotów i możliwości szkoleniowe są bardzo ograniczone. I my też w ograniczony sposób z nimi współpracujemy, chociaż mają odpowiednie samoloty i lotnisko blisko granicy. Wykonujemy wspólne szkolenia, dlatego że ich poziom wyszkolenia też jest dobry, mają dobre samoloty, ale mają ograniczone możliwość szkoleniowe, panie przewodniczący. Są to m.in. pieniądze, ale też możliwości wykorzystania nowych technologii, nowych samolotów.

Przewodniczący poseł Stefan Niesiołowski (PO):

Dziękuję bardzo panom generałom, a zwłaszcza panu generałowi Majewskiemu. Dziękuję panu ministrowi Jankowskiemu.

Czy są sprawy różne? Jeżeli nie ma, zamykam posiedzenie Komisji.